

PARLAMENTO EUROPEU

2004



2009

Comissão do Ambiente, da Saúde Pública e da Segurança Alimentar

4.5.2006

PE 374.036v01-00

ALTERAÇÕES 1-39

Projecto de relatório

(PE 371.946v01-00)

Caroline Lucas

sobre a redução do impacto da aviação nas alterações climáticas
(2005/2249(INI))

Proposta de resolução

Alteração apresentada por Eija-Riitta Korhola

Alteração 1

Considerando A

- A. Considerando que a União Europeia se comprometeu com o objectivo de fazer face às alterações climáticas e **propôs o objectivo global de** limitar o aumento da temperatura global a +2°C por comparação com os níveis da pré-industrialização,

Or. en

Alteração apresentada por Anders Wijkman

Alteração 2

Considerando A bis (novo)

A bis. Considerando que, na sua resolução de 16 de Novembro de 2005, o Parlamento Europeu declarou que os países desenvolvidos deveriam concretizar reduções das emissões consideráveis - 30% até 2020 e 60 a 80% até 2050,

Or. en

Alteração apresentada por Eija-Riitta Korhola

Alteração 3
Considerando D

Suprimido

Or. en

Alteração apresentada por Eija-Riitta Korhola

Alteração 4
Nº 1

1. Acolhe com agrado a Comunicação da Comissão e o facto de esta reconhecer a necessidade de um conjunto abrangente de medidas, incluindo instrumentos ***(supressão)*** económicos, tecnológicos e operacionais, a fim de fazer face a todos os impactos da aviação no clima, aplicando o princípio do “poluidor-pagador” e assegurando ***a*** internalização ***da rentabilidade*** dos custos;

Or. en

Alteração apresentada por Anders Wijkman

Alteração 5
Nº 2

2. Salienta que o objectivo geral dos instrumentos escolhidos deve ser o de reduzir o impacto da aviação nas alterações climáticas; ***salienta, além disso, que estes instrumentos políticos devem ser escolhidos de modo a assegurar a maior redução possível das emissões de gases com efeito de estufa, garantindo ao mesmo tempo a minimização da distorção da concorrência entre transportadoras aéreas sediadas no território da UE e transportadoras extracomunitárias e a redução da concorrência desleal entre o sector dos transportes aéreos e os outros sectores dos transportes dentro da UE;***

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies e Péter Olajos

Alteração 6
Nº 2

2. Salienta que o objectivo geral dos instrumentos escolhidos deve ser o de reduzir o

impacto da aviação nas alterações climáticas; ***salienta, além disso, que estes instrumentos políticos devem ser escolhidos de modo a assegurar a maior redução possível das emissões de gases com efeito de estufa, garantindo ao mesmo tempo a minimização da distorção da concorrência entre transportadoras aéreas sediadas no território da UE e transportadoras extracomunitárias e a redução da concorrência desleal entre o sector dos transportes aéreos e os outros sectores dos transportes dentro da UE;***

Or. en

Alteração apresentada por Eija-Riitta Korhola

Alteração 7

Nº 2

2. Salienta que o objectivo geral dos instrumentos escolhidos deve ser o de reduzir, ***com uma relação favorável custo/eficácia***, o impacto da aviação nas alterações climáticas;

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, e Péter Olajos

Alteração 8

Nº 2 bis (novo)

- 2 bis. Salienta a este respeito a necessidade de excluir todo o tipo de ónus burocrático desnecessário, em especial no que diz respeito às pequenas transportadoras aéreas existentes no mercado;***

Or. en

Alteração apresentada por Ria Oomen-Ruijten

Alteração 9

Nº 3

3. Subscrive inteiramente a intenção da Comissão de avançar com a introdução de taxas sobre o querosene e ***solicita à Comissão que proponha as modalidades para a respectiva introdução a nível mundial;***

Or. nl

Alteração apresentada por Eija-Riitta Korhola

Alteração 10
Nº 3

Suprimido

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese e Karl-Heinz Florenz

Alteração 11
Nº 3

3. Subscrive (*supressão*) a intenção da Comissão de *continuar a estudar a possibilidade de* introdução *opcional* de taxas sobre o querosene (*supressão*);

Or. de

Alteração apresentada por Ria Oomen-Ruijten

Alteração 12
Nº 5

Suprimido

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese e Karl-Heinz Florenz

Alteração 13
Nº 5

5. *Sublinha que:*

a) as isenções fiscais sobre os transportes aéreos e outros desequilíbrios geram condições de concorrência muito desiguais entre os transportes aéreos e os outros sectores dos transportes;

b) isto representa um ónus particular para o sector ferroviário, uma vez que este sector está sujeito não só a impostos, mas também ao Regime de Comércio de Emissões da UE, o que faz aumentar significativamente os custos deste sistema de transporte compatível com o ambiente;

c) esta distorção da concorrência nos sectores dos transportes também gera a distorção da concorrência entre regiões turísticas, em detrimento daquelas regiões que são sobretudo acessíveis por automóvel, autocarro ou caminho-de-ferro;

d) para dar solução a este problema, é necessário não só ponderar numa solução equilibrada para os problemas causados ao ambiente pelos transportes aéreos, mas também ponderar a possibilidade de reduções fiscais ou de outros ónus obrigatórios para outros sectores de transporte, mas não para a aviação;

Or. en

Alteração apresentada por Anders Wijkman

Alteração 14

Nº 5

5. ***Sublinha que:***

a) as isenções fiscais sobre os transportes aéreos e outros desequilíbrios geram condições de concorrência muito desiguais entre os transportes aéreos e os outros sectores dos transportes;

b) isto representa um ónus particular para o sector ferroviário, uma vez que este sector está sujeito não só a impostos, mas também ao Regime de Comércio de Emissões da UE, o que faz aumentar significativamente os custos deste sistema de transporte compatível com o ambiente;

c) esta distorção da concorrência nos sectores dos transportes também gera a distorção da concorrência entre regiões turísticas, em detrimento daquelas regiões que são sobretudo acessíveis por automóvel, autocarro ou caminho-de-ferro;

d) para dar solução a este problema, é necessário não só ponderar numa solução equilibrada para os problemas causados ao ambiente pelos transportes aéreos, mas também ponderar a possibilidade de reduções fiscais ou de outros ónus obrigatórios para outros sectores de transporte, mas não para a aviação;

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese, John Bowis e Péter Olajos

Alteração 15

Nº 6 bis (novo)

6 bis. *Saúda o discurso do Presidente do Conselho Europeu e Chanceler austríaco Wolfgang Schäussel, proferido no Parlamento Europeu em Janeiro de 2006, em que*

se referiu a este assunto, e solicita à Presidência do Conselho que elabore propostas concretas neste sentido;

Or. en

Alteração apresentada por Vittorio Prodi

Alteração 16

Nº 7

7. **Salienta que a gestão do tráfego aéreo necessita, com urgência, de abordar a questão de saber de que modo pode contribuir para fazer face à formação de rastos de condensação e de cirros e para avaliar o afeito térmico causado pelas partículas de carbono lançadas para a estratosfera;**

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, Chris Davies e Péter Olajos

Alteração 17

Nº 7

7. **Salienta que é necessário melhorar a gestão do tráfego aéreo (supressão) com urgência, a fim de reduzir as emissões de CO₂, a formação de rastos de condensação e de cirros, e que isto constituiria uma medida favorável no que diz respeito à relação custo/eficácia;**

Or. en

Alteração apresentada por Anders Wijkman

Alteração 18

Nº 7 bis (novo)

- 7 bis. **Exorta à intensificação da actividade de investigação a fim de melhorar a nossa compreensão quanto ao conjunto dos efeitos da aviação sobre as alterações climáticas; sublinha a importância de clarificar os efeitos do rasto de condensação das aeronaves (vapor de água) assim como em que medida voar a baixa altitude pode contribuir para reduzir as emissões globais e, por conseguinte, o impacto sobre o clima;**

Or. en

Alteração apresentada por Vittorio Prodi

Alteração 19
Nº 7 bis (novo)

7 bis. Exorta a Comissão a promover a introdução em massa de biocombustíveis nos transportes aéreos, como contributo neutro em termos de carbono para reduzir o impacto sobre as alterações climáticas;

Or. en

Alteração apresentada por Matthias Groote

Alteração 20
Nº 7 bis (novo)

7 bis. Sublinha que também no Sétimo Programa-Quadro de Investigação a prioridade deve continuar a ser conferida à investigação e ao desenvolvimento de tecnologias de motores mais limpos e de combustíveis alternativos; considera que se deve aplicar uma abordagem integrada, que intervenha não só ao nível do comércio das emissões, mas também ao nível da criação de motores e de combustíveis mais limpos, a fim de também reduzir outras emissões, para além do CO₂, no sector da aviação;

Or. de

Alteração apresentada por Jules Maaten

Alteração 21
Nº 9

9. Salaria que a eficácia ambiental de qualquer regime de comércio de emissões dependerá *de elementos-chave da sua concepção, tais como o alcance geográfico, a cobertura das emissões, o seu limite e atribuição. Estes elementos devem ser objecto de uma cuidadosa avaliação, a fim de se ter em conta o respectivo impacto económico e social sobre o sector da aviação, assim como o impacto sobre os compromissos internacionais contraídos pela UE a nível mundial;*

Or. en

Alteração apresentada por Eija-Riitta Korhola

Alteração 22

Nº 9

9. Salaria que a eficácia ambiental de qualquer regime de comércio de emissões dependerá: do facto de ter um âmbito geográfico suficientemente amplo; ***de, na atribuição, serem tidos em conta o nível tecnológico e as acções precoces***; e de fazer face ao impacto total no clima;

Or. en

Alteração apresentada por Matthias Grootte

Alteração 23

Nº 10

10. Propõe a introdução ***do sector da aviação no regime existente de comércio de emissões para os diferentes sectores***;

Or. de

Alteração apresentada por Jules Maaten

Alteração 24

Nº 10

2. ***Reconhece*** que, devido à ausência de compromissos vinculativos para as emissões da aviação internacional no âmbito da CQNUAC e do Protocolo de Quioto, ***a eventual inclusão do sector da aviação no regime de comércio de emissões da UE deve ter em conta a especificidade deste sector, nomeadamente no que diz respeito à sua interacção com os demais sectores. Uma vez que a aviação constitui um sector em crescimento e não dispõe de fontes de energia alternativas, representará um comprador líquido e, por conseguinte, deverá ter acesso ao mais vasto mercado possível de carbono e estar habilitado a comercializar livremente com as outras entidades***;

Or. en

Alteração apresentada por Eija-Riitta Korhola

Alteração 25

Nº 10

3. Propõe **que seja avaliada** a introdução de um regime separado para as emissões da aviação, reconhecendo que, devido à ausência de compromissos vinculativos para as emissões da aviação internacional no âmbito da CQNUAC e do Protocolo de Quioto, o sector da aviação ficaria, na verdade, impedido de vender no âmbito do ETS;

Or. en

Alteração apresentada por Eija-Riitta Korhola

Alteração 26

Nº 10 bis (novo)

- 10 bis. Sublinha a necessidade de continuar a examinar uma série de questões técnicas ainda pendentes e que carecem de solução, a saber: como determinar o eventual limite para a aviação; qual é o grau de cumprimento (aeronave, operadores, companhias de aviação, aeroportos) e como tenciona a UE tornar aplicável o regime de comércio de emissões às companhias de aviação fora da UE;**

Or. en

Alteração apresentada por Matthias Grootte

Alteração 27

Nº 11

11. **(Supressão)** Considera que a possibilidade de **(supressão)** as transportadoras aéreas **comprarem** no ETS da UE **(supressão)** deve ser **estudada** cuidadosamente;

Or. de

Alteração apresentada por Gyula Hegyi

Alteração 28

Nº 13

4. **Propõe que seja minimizado o número** de créditos externos **(supressão)** (por exemplo, o CDM/JI – Mecanismo de Desenvolvimento Limpo e Aplicação Conjunta **(supressão)**, ou créditos de regimes regionais de comércio de emissões em países que não são partes

no Protocolo de Quioto), **autorizados no regime distinto aplicável à aviação, a fim de reduzir a burocracia e aumentar a transparência;**

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese

Alteração 29
Nº 15

15. Insta a Comissão a **encorajar programas de investigação que visem melhorar o conhecimento científico sobre os impactos da aviação que não o do CO₂, e a apoiar as iniciativas da OIAC tendentes a definir normas para o NO_x;**

Or. en

Alteração apresentada por Gyula Hegyi

Alteração 30
Nº 15

15. Insta a Comissão a propor outros instrumentos de acção para fazer face aos impactos da aviação que não o do CO₂, paralelamente ao ETS; considera que, sempre que haja incerteza quanto a qualquer um desses impactos, a actuação deverá basear-se no princípio da precaução; **deve ser dispensada uma atenção particular à poluição atmosférica e sonora durante as decolagens e aterragens das aeronaves;**

Or. en

Alteração apresentada por Jules Maaten

Alteração 31
Nº 16

Suprimido

Or. en

Alteração apresentada por Matthias Grootte

Alteração 32

Nº 17

17. Entende que um regime para a aviação deveria abranger todos os voos provenientes de e com destino a qualquer aeroporto da UE, ***independentemente do país de origem da respectiva transportadora aérea***, de modo a assegurar igualdade de condições aos operadores com diferentes perfis de rotas, de modo a evitar a distorção do mercado a favor de voos para destinos fora da UE, para assegurar eficácia ambiental, para prevenir a prática de subvenções cruzadas e para influenciar a concepção das aeronaves;

Or. de

Alteração apresentada por Anders Wijkman

Alteração 33

Nº 17

17. Entende que um regime para a aviação deveria abranger, ***numa primeira etapa***, todos os voos provenientes de e com destino a qualquer aeroporto da UE, de modo a assegurar igualdade de condições aos operadores com diferentes perfis de rotas, de modo a evitar a distorção do mercado a favor de voos para destinos fora da UE, para assegurar eficácia ambiental, para prevenir a prática de subvenções cruzadas e para influenciar a concepção das aeronaves; ***sublinha que um objetivo prioritário da UE deve consistir em providenciar pela instauração, dentro em breve, de um regime mundial de comércio de emissões para a aviação;***

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Chris Davies e Péter Olajos

Alteração 34

Nº 17

17. Entende que um regime para a aviação deveria abranger, ***numa primeira etapa***, todos os voos provenientes de e com destino a qualquer aeroporto da UE (***se possível, incluindo também os voos intercontinentais que atravessam o espaço aéreo da UE***), de modo a assegurar igualdade de condições aos operadores com diferentes perfis de rotas, de modo a evitar a distorção do mercado a favor de voos para destinos fora da UE, para assegurar eficácia ambiental, para prevenir a prática de subvenções cruzadas e para influenciar a concepção das aeronaves; ***sublinha que deve ser instaurado o mais rapidamente possível um regime mundial de comércio de***

emissões;

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz, Anders Wijkman, e Péter Olajos

Alteração 35
Nº 17 bis (novo)

17 bis. Reconhece que a Comissão, após cuidadosa avaliação, entende que um âmbito assim vasto é compatível com os acordos internacionais, por exemplo, as regras da OMC; convida a Comissão e o Conselho a defenderem esta posição contra eventuais ataques oriundos de países terceiros no seio de organizações internacionais;

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese

Alteração 36
Nº 17 ter (novo)

17 ter. Sublinha que a UE deve obter compromissos concretos por parte de países terceiros (nomeadamente EUA, China, Singapura, Austrália e Emiratos Árabes Unidos), o mais tardar aquando da Assembleia-Geral da OIAC em Outubro de 2007, já que só assim é que poderá ser criado um regime adequado à escala mundial;

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese, John Bowis, Karl-Heinz Florenz e Péter Olajos

Alteração 37
Nº 19 bis (novo)

19 bis. Sublinha que o método de atribuição não deve lesar, directa ou indirectamente, as transportadoras que já tenham colocado ao serviço aeronaves eficazes, pelo que há que reconhecer, em todo o caso, a existência de uma actuação precoce, devendo exercer-se pressão sobretudo sobre aquelas transportadoras que não possuem aeronaves eficazes e modernas;

Or. en

Alteração apresentada por Anders Wijkman

Alteração 38
Nº 19 bis (novo)

19 bis. Sublinha que o método de atribuição não deve lesar, directa ou indirectamente, as transportadoras que já tenham colocado ao serviço aeronaves eficazes, pelo que há que reconhecer, em todo o caso, a existência de uma actuação precoce, devendo exercer-se pressão sobretudo sobre aquelas transportadoras cuja eficácia em termos de combustível seja desfavorável;

Or. en

Alteração apresentada por Peter Liese

Alteração 39
Nº 22

22. Salaria que a atribuição **final** gratuita de licenças, fosse com base no historial de emissões, fosse através de *benchmarking*, **não deve ser** discriminatória em prejuízo dos operadores que **entrem** no regime depois do período de atribuição inicial; **cabe, por conseguinte, prever uma disposição especial que permita a entrada de operadores nesse regime;**

Or. en